

УДК 327(470:510)339.177.4+913(510)

И. Р. Хамзин

*Уральский федеральный университет,
Екатеринбург, Россия*

**Регион Маньчжурия и Синьцзян во внешней политике
России в Китае в конце XIX — начале XX в.:
сравнительно-исторический аспект**

Дальневосточная политика Российской империи на рубеже XIX—XX вв. является одним из наиболее проблемных вопросов в истории русско-китайских отношений. Выбор Маньчжурии в качестве региона утверждения русского влияния привел в итоге к военному столкновению с Японией (1904—1905) и потере результатов российской политики в Китае предшествующего десятилетия. В этой связи интерес представляет сравнительный анализ Маньчжурии с другими регионами Китая, граничившими с Российской империей. В качестве объекта сравнения был выбран регион Синьцзян, который, по мнению автора, имел значительные преимущества перед Маньчжурией в развитии русско-китайских торговых отношений.

Ключевые слова: Маньчжурия; Синьцзян; русско-китайские отношения; караванная торговля; историография.

I. R. Hamzin

*Ural Federal University,
Ekaterinburg, Russia*

**Manchuria and Xinjiang region in Russia's foreign policy
in China in the late XIX — early XX centuries:
comparative historical aspect**

The Far East policy of the Russian Empire at a boundary of the XIX—XX centuries is one of the most problematic issues in the history of the Russian-Chinese relations. The choice of Manchuria as the region of an adoption of the Russian influence had led in a result to the war with Japan (1904—1905) and to loss of results of the Russian policy in China of the previous decade. In this regard is of interest to consider the region of Manchuria in the comparative analysis with other regions of China

bordering on the Russian Empire. The object of comparison was the Xinjiang region, which, in the author's opinion, had significant advantages over Manchuria in the development of Russian-Chinese trade relations.

Keywords: Manchuria; Xinjiang; Russian-Chinese relations; caravan trade; historiography.

Можно выделить три региона, входившие в состав империи Цин, которые исторически стали сферой русского политического влияния: регион Внешней Монголии (Халха), провинция Синьцзян, а также историческая область Маньчжурия. В конце XIX в. правительство Николая II сделало ставку на Маньчжурию как главный внешнеполитический вектор Российской империи в рамках отношений с Китаем [1, с. 124]. Однако данная политика закончилась провалом: после Русско-японской войны 1904—1905 гг. Россия фактически утратила свое влияние в Маньчжурии, что сказалось и на русских позициях в Синьцзяне и Монголии.

Причины указанной внешнеполитической неудачи рассматривались в советской и современной российской историографии. В работе Б. А. Романова на основе широкого архивного материала были показаны дипломатические ошибки русской политической элиты [2]. Особую роль в рассматриваемом процессе советский историк отводил министру финансов С. Ю. Витте, который являлся главным вдохновителем строительства КВЖД. Экономическую несостоятельность маньчжурской магистрали как до Русско-японской войны, так и после показал в своей работе М. И. Сладковский [3]. В современной историографии обстоятельное доказательство ошибочности строительства КВЖД, а также политики военно-политического утверждения в Маньчжурии со стороны России привел в своих работах В. Г. Дацышен [1].

Обобщая выводы советских и российских историков, можно указать на следующие просчеты дальневосточной политики Российской империи. Несмотря на то, что провинции Гирин и Хэйлунцзян граничили с территорией российского Дальнего Востока, в целом Маньчжурия оказывалась вне сферы русского влияния, особенно это касалось ее южной части, где были сосредоточены интересы России с 1898 г. после русско-китайского соглашения об аренде Порт-Ар-

тура [4, с. 124]. В то же время регион Северо-Восточного Китая стал объектом интересов политики Англии, Японии и США [Там же]. Конкуренция за Маньчжурию также шла со стороны самого Китая, который в конце XIX в. начал проводить политику активной колонизации данного удаленного края империи Цин [1, с. 532].

Экономическая сторона проблемы строительства КВЖД также рассматривалась отечественными исследователями. Историки указывали на большие финансовые затраты на строительство дороги и последующее ее содержание, что в совокупности с малыми выгодами от ее эксплуатации сделало маньчжурскую магистраль убыточной [3, с. 334]. Само строительство КВЖД по официально провозглашенным задачам должно было способствовать мирному, то есть экономическому утверждению России на территории Северо-Восточного Китая [2, с. 82]. Однако русские предприниматели и промышленники весьма прохладно отнеслись к возможности освоения рынка Маньчжурии [1, с. 434]. В итоге проект С. Ю. Витте не оправдал себя ни с военно-политической, ни с экономической точки зрения.

Таким образом, исследования советского и современного периода показали несостоятельность дальневосточной политики Российской империи. Однако вопрос о том, могла ли быть альтернатива выбранному в конце XIX в. внешнеполитическому курсу, остается открытым. На наш взгляд, наиболее пристального внимания требует изучение Синьцзяна как возможной альтернативы Маньчжурии в качестве регионального вектора русской политики на территории империи Цин.

Возможности региона Восточного Туркестана как рынка сбыта для русской промышленности заинтересовали русских предпринимателей еще в первой половине XIX в. Следствием этого политического и экономического интереса стал Кульджинский договор 1851 г. [5, с. 21]. При этом Синьцзян имел свои специфические отличительные черты, которые выделяли его на фоне империи Цин. Население Синьцзяна по разным оценкам варьировалось от 1,5 до 2 млн чел., в то время как китайцы в данном регионе составляли этническое меньшинство (по данным Д. Миллварда, всего около 60–80 тыс. чел.) [6, р. 136]. Преобладало же местное

тюркское население, родственное народам подвластной России Средней Азии.

Исторически сложившийся «разрыв» Синьцзяна с внутренним Китаем делал регион объектом соперничества между Россией и самой империей Цин. Так, П. И. Фасенко писал о том, что в начале XX в. 80 % экономики Синьцзяна было сосредоточено на России, и всего 8 % — на Китае [7, с. 207]. В. В. Галиев указывал, что «без ведома русского консула в Синьцзяне не решаются никакие существенные дела» [8, с. 42]. Таким образом, влияние России в данном регионе было особенно сильным, невзирая на соседство Британской Индии со стороны Кашгара.

Экономическое взаимодействие Синьцзяна с Россией также выгодно отличалось от российско-китайской торговли в Кяхте и на Дальнем Востоке. В 1893 г. впервые за столетие торговля России с Китаем показала положительное сальдо именно в Синьцзяне [3, с. 277]. Впоследствии ввоз из Синьцзяна стал преобладать над русским экспортом, но разрыв между статьями торговли не был столь существенным, как в остальных торговых направлениях. В отличие от других регионов Китая, российская мануфактурная продукция пользовалась большим спросом среди населения Восточного Туркестана. О важности торговых отношений России и Китая свидетельствует тот факт, что с конца XIX — начала XX в. Россия реэкспортировала чай, закупаемый в Кяхте, в округа Джунгарии и Кашгарии [8, с. 93]. Важным аспектом торговых отношений стал вывоз хлопка из Синьцзяна, что позволило рассматривать регион как источник сырья для русской промышленности [Там же, с. 139].

Однако все указанные преимущества не могли быть полноценно реализованы ввиду сложностей организации и больших затрат сухопутной караванной торговли. Вопрос о развитии транспортного взаимодействия пограничных областей России с Синьцзяном, прежде всего с Илийским и Тарбагатайским округами, не раз затрагивался в кругу русских предпринимателей. Примером может служить проект купца Д. В. Сироткина, накануне Первой мировой войны предлагавшего создание железной дороги от Семиречья в Илийский край [5, с. 265].

Таким образом, в рамках сравнительно-исторического анализа Синьцзян имел весьма значительные преимущества в сравнении с Маньчжурией как частью Китая для потенциального развития российской внешней торговли. Тем не менее, русские элиты, руководствуясь в большей степени политическими и военно-стратегическими мотивами, в конце XIX в. выбрали регион Дальнего Востока для вложения государственных дотаций.

1. *Дацышен В. Г.* История русско-китайских отношений в конце XIX — начале XX в. М., 2014. 593 с.

2. *Романов Б. А.* Россия в Маньчжурии (1892—1906). Л., 1928.

3. *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем. М., 1978. 340 с.

4. Международные отношения на Дальнем Востоке (1870—1945 гг.) / Г. Н. Войтинский, А. Л. Гальперин, А. А. Губер и др. ; АН СССР, Ин-т востоковедения ; под общ. ред. Е. М. Жукова. М., 1951.

5. *Мусеев В. А.* Россия и Китай в Центральной Азии (вторая половина XIX в. — 1917 г.). Барнаул, 2003. 345 с.

6. *Millward J. A.* Eurasian crossroad : A history of Xinjiang. N. Y., 2007. 250 p.

7. *Фасенко П. И.* История Синьцзяна. М., 1939. 255 с.

8. *Галиев В. В.* Казахстан в системе российско-китайских торгово-экономических отношений в Синьцзяне (конец XIX — начало XX в.). Алматы, 2003. 188 с.

УДК 327(510:519.5)+338.486

В. В. Хренов, А. С. Меркулова

*Уральский федеральный университет,
Екатеринбург, Россия*

**Роль политических, экономических и культурных факторов
в развитии туристических связей между КНР
и Южной Кореей в конце XX — начале XXI в.**

Рассматриваются вопросы влияния политических, экономических и культурных факторов на развитие туристических связей между КНР и Южной Кореей на рубеже XX—XXI вв. (с начала